

LE MAGAZINE DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

Ville & Vélo

6€

n° 57 Dossier > pages 6 à 12 janvier/février 2013



Les ateliers vélo
Un service à la mobilité et à l'autonomie

Observatoire des mobilités actives > page 15

La parole à Nadine Annelot > page 20



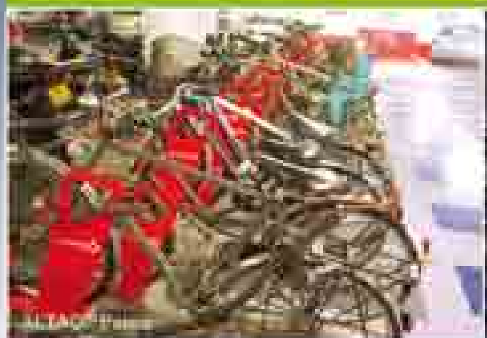
Favoriser et valoriser la pratique du vélo

ABRIS VÉLOS - CONSIGNES





STATIONNEMENTS VÉLOS


STATIONS DE SERVICES





PARMI NOS RÉFÉRENCES :
SNCF, Région Rhône-Alpes, Chambéry Métropole, Nantes Métropole, Rennes Métropole, Lille Métropole, Communauté Urbaine de Strasbourg, ... Le Havre, ... La Métro, Groupe Oxylane, Vinci Park...

Tel : +33 (0)4 77 52 32 88
contact@altinnova.com

Découvrez toute notre gamme de produits et services sur
www.altinnova.com

Siège social :

Agence commerciale :





> 19 mars 2013
Rencontre nationale du Club
en partenariat avec la Ville de Paris
« Vélo 2030 : diagnostiquer, prévoir, planifier, évaluer »
Hôtel de Ville de Paris
www.villes-cyclables.org

> Jusqu'au 22 mars 2013
Talents du Vélo, 3e édition
Participer au concours
www.villes-cyclables.org

> 1er/7 avril 2013
Semaine du développement durable
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> 29/30/31 mai 2013
20e congrès du Club
Le vélo, inventons la vie qui va avec !
en partenariat avec la Métropole Nice-Côte d'Azur
Centre de Congrès, Nice-Acropolis
- **30 mai :** remise des Talents du Vélo 2013
- **31 mai :** Assemblée générale annuelle du Club
  Contact participants : info@villes-cyclables.org
  Contact exposants : anais.fraigneau@impub.fr

> 11/14 juin 2013
Velo-city 2013
Vienne, Autriche
www.velo-city2013.com



édito

Envie de vélo

L'année commence bien ! Les premiers résultats de la grande enquête* que nous avons lancée avec le Coordonnateur interministériel vélo nous indiquent que le vélo connaît un essor important dans les pratiques de mobilité et de loisirs des Français. Et qu'il s'installe dans les modes de vie. La richesse du vélo, c'est la diversité de ses usages. Le fait que sa pratique augmente pour le loisir et pour la mobilité utilitaire doit nous encourager à poursuivre nos efforts. Les Français sont 14 % à utiliser le vélo pour des motifs comme aller au travail, à l'école ou faire des achats. L'enquête montre ainsi qu'il y a un fort potentiel de développement de la pratique du vélo, les pratiques occasionnelles et de loisirs – balades, activités physiques et sportives – constituant des gisements de pratiques quotidiennes et utilitaires pour les motifs travail, études, achats, démarches administratives…

Le grand atout du vélo, à notre époque où l'on se demande comment diminuer la mobilité subie et favoriser la mobilité choisie, c'est précisément qu'il conjugue l'utilitaire et l'agréable. Contrairement à la voiture, qui pour beaucoup de personnes possède aussi cette faculté, il est économique pour la collectivité et pour l'individu. Il est plus facile de convaincre quelqu'un qui fait déjà du vélo, même occasionnellement, d'en faire davantage. Ce constat évident se lit en filigrane dans cette première photographie des pratiques des Français. Aussi, loin d'opposer les usages et les pratiquants, il faut encourager les dynamiques d'amplification de l'usage du vélo. Nous avons des gisements de clientèles pour le vélo quotidien ! Ce constat de l'année 2013, à l'heure des bilans de mandat et de la préparation des programmes pour la mobilité de nos villes à horizon 2020, voire au-delà, est une bonne nouvelle. Dit autrement, les Français ont envie de vélo ! À nous de leur donner le goût d'en faire plus souvent, tout au long de la vie, et pour des motifs variés !

Nous, collectivités locales, en sachant que nous avons de nombreux alliés auprès des usagers eux-mêmes, et notamment des professions intermédiaires et des cadres, davantage convertis, des cinéastes et des publicitaires, qui le mettent de plus en plus souvent en scène, ou des médecins, qui le prescrivent.

Gageons que l'État, encore en retrait dans notre pays, profitera de cet élan, pour rejoindre le peloton et contribuer lui aussi à faire de 2013 l'année du vélo !

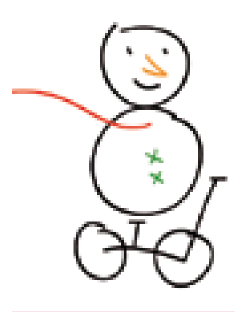
Jean-Marie Darmian
Président

** Enquête « Le vélo et les Français en 2012 » réalisée par TNS Sofres et MTI Conseil. Premiers résultats consultables sur www.villes-cyclables.org*



Le Bamboo Bike

Le vélo en bambou ! Zambikes, entreprise sociale fondée par deux Américains et deux Zambiens, propose des vélos en bambou, résistants, légers et performants (le cadre en bambou est une alternative naturelle à la fibre de carbone). Ils sont disponibles dans le monde entier grâce à une boutique en ligne (www.zambikes.org). Et pour un vélo en bambou fabriqué – avec des matériaux 100 % zambiens et le moins polluant possible –, cinq emplois sont créés dans le pays. L'entreprise propose aussi des vélos tout-terrain adaptés au marché local.

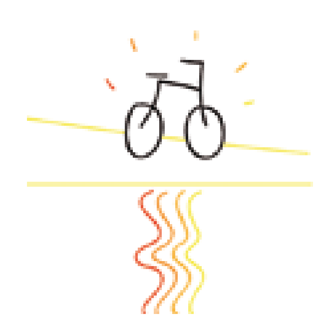


Première piste cyclable

Toronto ne compte que 112,9 km de voies cyclables de type bandes, alors que Montréal dispose d'un réseau cyclable de 602 km. Une des raisons : son maire, Rob Ford, avait fait campagne en 2010 en promettant de *« mettre fin à la guerre contre les voitures »*. Mais le vélo y prend doucement sa place, et la première piste cyclable, de 1,8 km, vient d'être inaugurée. Elle sera déneigée en hiver, une bonne nouvelle pour les policiers qui patrouillent à vélo même durant la saison froide.

Relier Bruxelles et la Flandre

Les deux Régions vont aménager un réseau d'itinéraires cyclables de 400 km, pour améliorer les liaisons à vélo entre la capitale et sa périphérie flamande. Ce réseau rapide cycliste, destiné avant tout aux trajets domicile-travail et domicile-école, s'étendra sur un rayon de 15 km autour de Bruxelles. Quinze parcours seront aménagés en priorité. L'objectif est de réaliser les 205 km du réseau en Flandre et les 193 km de voies cyclables dans la capitale d'ici 2025.



Pistes cyclables chauffées

Aux Pays-Bas, des chercheurs proposent d'utiliser la géothermie, la chaleur solaire accumulée par l'asphalte pendant l'été, afin d'éviter les accidents dus au verglas sur les pistes cyclables : un système de pompes à chaleur disposées à 30 ou 50 m de profondeur. Avec 18 millions de vélos pour 16,5 millions d'habitants, les Pays-Bas sont voués au vélo, mais la sécurité fait de plus en plus débat : 7 000 accidents ont lieu chaque année sur les 35 000 km de pistes cyclables. L'invention est économique – réduction de la consommation de sel d'épandage et des frais liés aux accidents – et écologique – développement de l'utilisation du vélo l'hiver. Estimées entre 20 000 et 40 000 € par kilomètre, ces pistes cyclables chauffées seraient très utiles là où le trafic vélo est important.

Nouveaux panneaux « rue cyclable »

En Belgique depuis décembre, mais déjà implantés aux Pays-Bas et en Allemagne. Leur installation fait suite à la modification du code de la route par la loi du 13 février 2012 qui introduit cette notion de « rue cyclable » : une rue où l'espace est insuffisant pour installer un aménagement cyclable, où les voitures n'ont pas le droit de dépasser les vélos et où la vitesse est limitée à 30 km/heure. Priorité absolue aux cyclistes !



VAE thérapeutique

Le vélo à assistance électrique réduirait les symptômes de la maladie de Parkinson. C'est le résultat très encourageant d'une thérapie originale menée par des chercheurs américains de Cleveland Clinic Lerner Research. Pendant deux mois, trois fois par semaine, 26 patients ont pédalé sur des VAE d'appartement. Ils ont éprouvé une nette amélioration de leurs tremblements et moins de difficultés à marcher. Avant et après les périodes d'exercices, en s'appuyant sur les analyses par IRM, les chercheurs ont constaté une augmentation de la connectivité des régions du cerveau, jouant un rôle important dans le contrôle et l'exécution des mouvements. Au-delà des bienfaits sur le plan moteur, faire du vélo joue un rôle capital dans la lutte contre les manifestations dépressives qui accompagnent souvent la maladie de Parkinson.

Mode vélo urbain

Pour les hommes, l'enseigne suédoise H&M lance, en mars prochain, une collection inspirée de l'univers du cyclisme, en collaboration avec Brick Lane Bikes, première boutique de vélo à pignon fixe du Royaume-Uni. Conçues aussi bien pour la pratique du vélo que pour la marche, les onze pièces de la collection, en coton biologique, polyester et coton recyclé, sont fonctionnelles et stylées.

Manifestation pour des pistes cyclables

À Bucarest, un millier de Roumains à vélo ont sillonné la capitale pour demander à la mairie des voies réservées aux cyclistes. D'après un manifestant, sur les quelque 160 km de pistes cyclables, aménagés par la mairie au prix exorbitant de 150 000 €/kilomètre, plus de 100 ont été déclarés non réglementaires par la police car inutilisables. Les participants ont également signé une pétition appelant les autorités à encourager la marche à pied et la pratique du vélo. Avec ses 1,2 million de véhicules, Bucarest est l'une des villes les plus polluées d'Europe.

Modes actifs et commerce

Le mode de transport du client n'a aucun impact sur ses dépenses dans un commerce, sauf au supermarché. Piétons, cyclistes, utilisateurs des transports en commun et automobilistes sont également « payants ». Les automobilistes font de plus gros achats que les cyclistes et les piétons, mais reviennent moins souvent. Cette étude réalisée à l'université Portland State en Oregon (USA) éclaire le débat qui surgit périodiquement quand un commerçant en difficulté met en cause les mesures destinées à encourager les transports actifs et à réduire l'usage de l'automobile en ville. Elle combat la perception qu'il faut absolument une place de stationnement en face d'un commerce.



vite dit

Les ventes de voitures neuves en chute

Les immatriculations de voitures neuves ont dégringolé de 13,9 % en France en 2012, pour passer sous la barre de 1,9 million, au plus bas depuis 1997, a annoncé le Comité des constructeurs français d'automobiles (ccfa.fr). Mais si toutes les marques généralistes reculent, celles haut de gamme se maintiennent.

La station vélo Mobiplugs

La société Saintronic, alliée avec Véloscoot et Velexys, avec le soutien de la Région Poitou-Charentes, a consacré 500 heures de R&D à l'élaboration de Mobiplugs, une station vélo intelligente : plus besoin de prise électrique, de câble ou d'antivol. En rangeant son vélo dans la borne collective, l'utilisateur déclenche le processus de charge électrique par induction, et son accès n'est déverrouillé que sur présentation du badge idoine. Une innovation brevetée, qui s'adresse aux collectivités locales, administrations et entreprises. Huit premières villes de Poitou-Charentes vont être équipées en 2013. Et Saintronic vient de décrocher le marché de la fabrication de 200 bornes de recharges de voitures électriques pour Aéroports de Paris (1,3 million d'euros).

La Poste donne des vélos

Les vélos des facteurs ont une seconde vie. À Rennes : une démarche solidaire dans le cadre d'un partenariat entre La Poste et l'association de quartier Bourg l'Evêque. La Poste modernise son parc de vélos et utilise de plus en plus de vélos électriques. Elle a ainsi pu remettre 30 vélos de facteurs à l'association. Les bénévoles les remettent en état pour des jeunes travailleurs, des étudiants ou encore des jeunes à la recherche d'un emploi.

Chicago aime le vélo

Le maire de Chicago, Rahm Emanuel, a dévoilé le plan vélo pour 2020, conçu avec la participation des habitants : plus de 1 000 km d'itinéraires cyclables, maillant tous les quartiers de la ville et accessibles à moins de 800 m de chaque maison.
Si la ville, 18 mois auparavant, n'avait aucune infrastructure cyclable, elle se rattrape. En 2011, *Bike Magazine* a classé Chicago dixième parmi les villes les plus cyclables des États-Unis, et cinquième en 2012. Bientôt première ?!



Arcachon offre des vélos

La ville offre un vélo à chacun de ses 12 000 habitants. Objectif : réduire les déplacements en voiture dans la ville. Les 300 premiers candidats ont été tirés au sort et ont reçu un vélo. 2 700 autres vélos (tous numérotés) seront donnés dans les semaines qui viennent. Seules conditions : en faire la demande, présenter un justificatif de taxe d'habitation et un certificat médical d'aptitude, puis signer une charte de bonne conduite – dans laquelle on s'engage notamment à ne pas revendre le vélo.
L'opération a coûté 400 000 € à la ville – 137 € par vélo, tous achetés à la société française Arcade cycle. D'après Yves Foulon, député-maire, membre du Club des parlementaires pour le vélo, un système de vélos en libre-service aurait coûté 800 000 € par an.

« En Île-de-France, la part modale des déplacements à vélo s'élève aujourd'hui à 2,1 %. En 2020, si elle doublait pour atteindre 4 %, les bénéfices pour la santé seraient 20 fois plus élevés que les risques de mortalité liés à la pratique du vélo : 20 décès seraient évités pour un décès supplémentaire. Plus d'activité physique explique en grande partie ces bons résultats pour la santé des Franciliens. Et l'augmentation du risque d'accidents n'est pas proportionnelle à l'augmentation de la pratique. (...) Contrairement aux idées reçues, le risque lié à la pollution atmosphérique, particulièrement important en Île-de-France, est plus élevé que le risque d'accidents. »

Corinne Praznoczy, étude sur « *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo – Évaluation en Île-de-France* », Observatoire régional de santé (ORS), Île-de-France (www.ors-idf.org)



Aides à l'achat de VAE

Les aides versées par les collectivités boostent les achats de vélos à assistance électrique et séduisent les seniors actifs ! En témoignent les chiffres à Toulouse et à Lyon. Plus de 300 habitants de la communauté urbaine Toulouse Métropole (CUTM) ont déposé une demande d'aide à l'achat d'un VAE. 240 demandeurs, ayant acheté leur vélo à partir du 1er juin 2012, ont déjà reçu la subvention de 25 % du prix du vélo, plafonnée à 250 €. 80 dossiers sont en attente de recevoir la subvention 2013.
En 2012, 1 500 habitants du Grand Lyon ont bénéficié d'un remboursement de 25 % du prix d'achat dans la limite de 250 €. Le dispositif a séduit mais a un coût d'environ 330 000 €. La mesure n'est donc pas reconduite pour l'année 2013, mais considérée comme un succès.
actuvelo.fr

Vélo en carton

Entièrement en carton ondulé et quelques matériaux recyclables, il roule bien, il est solide, confortable et très léger (9 kg). Avec un coût de fabrication de 5 €, son prix de vente ne dépasserait pas 20 €, pour une durée de vie évaluée à deux ans. Une invention brevetée d'Izhar Gafni, ingénieur, qui va le commercialiser en Israël. Mais son objectif n'est pas la bicyclette *low-cost*, il veut au contraire que son vélo en carton soit fabriqué dans de petites usines locales et en donner aux plus pauvres des mégalopoles des pays du Sud.

Le fret à vélo

60 % des trajets urbains sont liés au transport de marchandises, 42 % des livraisons motorisées en ville (soit 25 % de l'ensemble des trajets) pourraient être assurés par du transport logistique à vélo. Il suffit de transférer la distribution spatiale des fournitures de moins de 500 kg vers le transport logistique à vélo – livraison de marchandises, collecte des déchets ou services commerciaux de proximité. Les vélos cargos (à 2, 3 ou 4 roues) ont de l'avenir ! actuvelo.fr



Les ateliers vélo
Un service à la mobilité et à l'autonomie

Si les collectivités ont beaucoup encouragé l'accès au vélo avec les systèmes de vélos en libre-service ou la location longue durée, l'équipement personnel doit être aussi facilité. Parce que les vélos partagés stimulent l'accès au vélo individuel et boostent la pratique. Mais au-delà du vol ou du sentiment d'insécurité, ce sont les problèmes techniques – frein défectueux, pneu crevé... – qui poussent de nombreux cyclistes à abandonner leur vélo.

L'entretien et la réparation des vélos sont désormais identifiés comme des enjeux prioritaires et ont généré la création des « ateliers vélo ». Objectif : aider et former les cyclistes à être autonomes pour réparer et entretenir leur vélo. Fédérés au sein du réseau L'Heureux Cyclage et portés par des associations, ces ateliers vélo sont accessibles à tous et pour tous les budgets. En plein essor, ils constituent un des atouts d'une politique cyclable et de vrais services à la mobilité quotidienne. Les collectivités peuvent amplifier le développement du vélo grâce à ces nouveaux acteurs et en prenant en compte le cycle de vie et le recyclage du vélo. Explications.







© DR

Les ateliers vélo n'étaient qu'au nombre de six en 2005, d'une trentaine en 2010, et, aujourd'hui, on en dénombre près de 71 en activité en France ! Une croissance exponentielle (+ 37 % entre 2011 et 2012) qui répond au développement de la pratique cyclable. Il y en a au moins un dans les plus grandes agglomérations de France, et ils sont de plus en plus nombreux à ouvrir leurs portes dans de petites villes et en zone rurale. En six mois d'existence à peine, certains ateliers vélo comptent plus de 600 adhérents.

Mode d'emploi

Un atelier vélo, géré par une association, accueille les cyclistes pour leur apprendre à entretenir et à réparer leur vélo. Des outils adaptés, des pièces détachées sont mis à disposition des cyclistes, conseillés par les bénévoles de l'association. Le principe consiste à favoriser l'autonomie : par la suite le cycliste sera en mesure de réparer son vélo en cas de nouvelle difficulté. La méthode est participative et solidaire : une fois initié, le cycliste-adhérent peut aider d'autres utilisateurs à réparer leur bicyclette.

Les ateliers vélo ont souvent plusieurs activités – location et prêt de vélos, vélo-écoles, animations pédagogiques et festives – et sont des lieux de convivialité, de rencontres et d'échanges pour les cyclistes. Les vélos abandonnés sur la voirie ou ceux destinés à la ferraille y sont récupérés et recyclés, pour une deuxième vie !

Ils permettent d'augmenter et de consolider la pratique du vélo pour tous à un moindre coût. Les cyclistes roulent avec un vélo en bon état et se déplacent plus fréquemment, notamment pour des trajets domicile-travail. Les collectivités bénéficient d'un parc de vélos mieux entretenus et plus sûrs dans les rues, d'un lieu de proximité pour la promotion du vélo, du recyclage des épaves de vélos abandonnées dans l'espace public et destinées à la déchèterie.

Des prestations variées pour différents publics

Les ateliers vélo contribuent à favoriser les alternatives à la voiture individuelle, notamment les modes de déplacement actifs. Ainsi, dans le cadre de plans de déplacements d'administrations (PDA), de plans de déplacements d'entreprises ou inter-entreprises (PDE-PDIE) ou encore de plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES), des activités mécaniques peuvent être réalisées sur site par certains ateliers vélo.

Plusieurs formules sont possibles : une initiation pédagogique à la mécanique du cycle, une formation des enfants ou des agents aux opérations de mécanique basique pour l'entretien d'une flotte de vélos, une formation complète à l'autoréparation, une sensibilisation des personnes à la pratique du vélo comme mode de déplacement

EN CHIFFRES

- Les ateliers vélo rassemblent **25 000 utilisateurs**, un millier de **bénévoles** et emploient plus de **80 salariés**.
- Les usagers des ateliers vélo sont plutôt jeunes (28 ans en moyenne) et masculins (58 % d'hommes pour 42 % de femmes).
- **70 %** des adhérents aux ateliers vélo sont autonomes dans leurs réparations
- **15 %** des non-adhérents à un atelier vélo sont démunis face à une crevaison ou à un bruit incessant, contre seulement **3 %** des adhérents.
- Sur 10 vélos récupérés, 7 sont remis en état par les ateliers vélo et prêts à circuler de nouveau.

PARTENARIAT

L'Heureux Cyclage et le Club des villes et territoires cyclables ont signé en 2011 une convention de partenariat pour promouvoir l'activité des ateliers vélo en France, affirmant ainsi la place majeure de l'économie sociale et solidaire dans l'avenir de l'économie du vélo. L'objectif est de faciliter l'implantation de nouveaux ateliers vélo, la mise en œuvre de filières locales de réemploi et le développement des activités proposées par les ateliers vélo existants.

S'INFORMER

Pour découvrir les ateliers vélo existants, les initiatives en France et dans le monde
L'Heureux Cyclage/Pignon sur rue
Tél. +33 (0)4 82 53 71 32
contact@heureux-cyclage.org
www.heureux-cyclage.org

© DR



© DR

quotidien, ou encore une présence régulière dans le cadre d'un « atelier mobile ».

Enfin, les ateliers vélo permettent aussi d'initier des activités éducatives et ludiques à destination des enfants comme des adultes. Ils peuvent ainsi accompagner des animations ou des activités artistiques et créatives. Avec deux mots d'ordre : le réemploi des vélos et le détournement d'objets. Les activités peuvent cibler différents publics : habitants du quartier relevant de la politique de la ville, jeunes, usagers des transports en commun + vélo… Parmi les partenaires intéressés par ce type de prestations : les maisons de quartier ou les missions locales.
Signe également du succès des ateliers vélo, de plus en plus d'associations réalisent des « ateliers mobiles » ou « ateliers de rue », avec des partenaires publics ou privés. L'occasion d'aller à la rencontre de nouveaux publics et d'initier l'ouverture éventuelle d'un atelier vélo permanent dans le quartier.

> *« Les activités des ateliers vélo ont un impact positif sur la pratique cyclable dans la ville. »*

Soutenir les ateliers vélo

Les activités des ateliers vélo ont un impact positif sur la pratique cyclable dans la ville. Aussi les collectivités ont-elles tout intérêt à leur apporter leur concours.
Permettre l'installation d'un atelier vélo, soutenir un atelier vélo existant ou même initier un projet de nouvelle structure, telles sont les implications possibles des collectivités.

Comment ? En fournissant un local adapté. Le premier besoin d'un atelier vélo est en effet le lieu. Suffisamment spacieux et fonctionnel, il doit être facilement accessible à tous, pour que l'activité se pérennise. Les locaux en centre-ville, ou dans des friches industrielles de quartier, se révèlent souvent adaptés, et en particulier les anciens garages automobiles.
La récupération structurée des vélos est une clé de réussite. La récupération et la remise en état de tous types de vélos, quel que soit leur état, est la condition nécessaire au développement d'un atelier vélo. De plus en plus d'ateliers vélo signent des conventions avec les collectivités afin de collecter les vélos qui sont déposés en déchèterie. Certaines communes ont également mis en place un partenariat avec les services de police pour que les ateliers vélo récupèrent les bicyclettes abandonnées sur la voirie. Dans ce sens, il est suggéré que les ateliers vélo soient inscrits dans le *Guide pratique sur le tri des déchets* comme points de collecte de vélos.

Faire savoir

L'information du public est indispensable. Communiquer auprès des habitants est essentiel pour faire connaître les ateliers vélo et tous les services proposés. Les collectivités peuvent concourir à diffuser ces informations et inciter les habitants à fréquenter ces ateliers vélo et à devenir cyclistes réguliers.
En ce qui concerne la collecte des vélos en mauvais état, il est utile de rappeler aux habitants, mais aussi aux syndics de copropriété, aux bailleurs sociaux ou privés, qu'un atelier vélo est un point de collecte. Cette information pourrait être diffusée lors de diverses campagnes de communication à l'occasion de la Semaine européenne de réduction des déchets, de la Semaine européenne de la mobilité, de la Semaine du développement durable…

Fonctionnement

À travers des conventions d'objectifs, la collectivité peut apporter un soutien, par exemple une aide au fonctionnement annuel pour les différentes activités de l'association. Celle-ci peut être complétée par des aides par projet. Il faut savoir que l'activité des ateliers vélo peut dégager un taux d'autofinancement non négligeable, la subvention de fonctionnement venant en complément. ■



Fin de vie et seconde vie des vélos

Une des premières ressources des ateliers vélo est la récupération de vélos. D'après L'Heureux Cyclage, 68 % des cycles étaient destinés à l'abandon, et 25 % sont directement prélevés en déchèterie. Chaque vélo, qu'il soit entier ou en pièces, est revalorisé dans l'atelier : réparé afin d'être réemployé ou démonté pour alimenter un stock de pièces détachées. Le réseau estime entre 12 000 et 15 000 le nombre de vélos traités dans les ateliers vélo, contribuant ainsi à la mise en place d'une économie circulaire du vélo à l'échelon local. Le réemploi des vélos est donc un enjeu à la fois écologique, économique et source de valeur.



© DR

Depuis le 1er janvier 2012, les collectivités en charge de la gestion des déchets ont l'obligation de mettre en œuvre des programmes locaux de prévention pour répondre concrètement aux obligations légales fixées suite au Grenelle de l'environnement, soit notamment la réduction de 7% des ordures ménagères et assimilés. Un point fort pour les ateliers vélos qui donnent une seconde vie aux vélos destinés à la ferraille.

Kazacycle à Romans-sur-Isère (26)
Le projet d'atelier vélo a été lauréat d'un «appel à projets citoyens pour le développement durable» lancé par la commune de Romans afin «*d'inciter, soutenir et valoriser des actions collectives exemplaires contribuant au jour le jour à des pratiques de développement durable*». En mars 2008, un local de la Maison de la Nature et de l'Environnement a été mis à disposition de l'association « À Pinces et à vélo » dans le centre ville pour permettre l'ouverture de Kazacycle. Depuis, une dizaine de bénévoles s'activent 2 heures par semaine pour aider les cyclistes à réparer leurs vélos et à en recycler, et organisent aussi une vélo école… En 2010, l'association a signé une convention avec la communauté d'agglomération du Pays de Romans pour récupérer les vélos déposés dans les différentes déchetteries de l'agglomération. Pour leur recyclage, un nouveau local attenant à l'ancien a été mis à disposition de Kazacycle, soit 110 m^2 de locaux. Chaque semaine, jusqu'à six vélos sont détournés de la benne à ferraille.
kazacycle.free.fr

Dynamo à Nancy (54)
L'association, créée en juillet 2007 par quelques passionnés, lance deux mois plus tard un atelier de récupération et de réparation de vélos dans un local de 50 m², très fréquenté par les cyclistes nancéiens. En 2007, 300 personnes ont adhéré à Dynamo, en 2008, 700, et depuis l'association compte près de 1 000 membres. De 2007 à 2009, 1 300

vélos ont été récupérés, dont 800 réparés, révisés et revendus à bas prix (30 € en moyenne) ; les 500 autres ont été démontés et les pièces valables réutilisées. Pour récupérer des vélos, Dynamo organisent deux grandes collectes dans l'année : en avril au moment de la Semaine du développement durable et en novembre pendant la Semaine européenne de la réduction des déchets. Et en 2012, l'association a signé une convention avec la Communauté de communes du Bassin de Pompey, instaurant dans la déchetterie une plate-forme dédiée aux vélos : ils y sont laissés et les membres de Dynamo viennent les chercher. L'association emploie désormais 3 salariés, ouvre ses portes 5 jours par semaine, et récupère chaque année plus de 1 000 vélos ! Dynamo développe ses activités : un atelier mobile, des ateliers de fabrication, des stages de formation mécanique…
www.atelierdynamo.fr

Vélocampus Besançon (25)
L'association a été créée par des étudiants et personnels universitaires pour promouvoir, auprès des étudiants, l'usage du vélo comme moyen de déplacement, suivant l'exemple des autres Vélocampus français. Elle propose un système de location à bas prix de vélos pour les étudiants, une assistance technique pour l'entretien et la réparation, et organise des activités culturelles et festives autour de la bicyclette : balades, expositions, projection de films… avec un local de 45 m² mis à disposition par le Crous et une subvention de la Ville. Dans l'atelier Vélocampus, ouvert depuis décembre 2011, les étudiants viennent entretenir leur vélo ou celui qui leur est loué avec les outils mis à disposition par l'association. Pour récupérer des vélos, Vélocampus Besançon a pris contact avec la Communauté Emmaüs locale qui lui fait don d'une trentaine de vélos par mois et peut enfin répondre à la demande croissante.
campus.velobesancon.info

Vélocampus Nantes (44)
L'association, créée par des étudiants en mars 1997, est implantée sur le site de l'Université. Elle est l'un des premiers organismes de prêt de vélo aux étudiants créé en France. Sa première ambition était d'aider les étudiants en situation sociale et financière difficile et, en 1999, elle a reçu l'agrément Jeunesse et éducation populaire. Aujourd'hui, elle encourage l'usage du vélo pour les déplacements utilitaires et propose trois offres complémentaires : le prêt longue durée d'un vélo aux étudiants (avec un parc de 300 vélos et un coût de location de 40 euros/an), l'atelier de réparation et des animations sur les campus. Elle est soutenue par des partenaires publics : Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire, la Ville de Nantes, l'Université de Nantes et Centrale Nantes. Elle fonctionne avec 42 bénévoles, 500 adhérents (4000 depuis 1997 avec 45 nationalités représentées) et 3 salariés (dont 2 emplois aidés).
velocampus.net ■

VelParc
Conception et fabrication françaises
VelHup
VelKlip
> la solution à la hauteur
> stationnement vertical
VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos
VelParc
55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. / fax : 01 45 19 01 98
www.velparc.fr



Favoriser le partenariat collectivités – ateliers vélo

Les ateliers vélo sont parfois en panne de vélos ou de pièces. Rappelons qu'un vélo, c'est plus de 1 000 composants (autrement dit entre 500 et 700 familles de composants) ! Et paradoxe, les communes récupèrent des épaves en grand nombre. Le Club des villes et territoires cyclables et l'association AMORCE ont décidé de coopérer afin d'améliorer la récupération des vélos et d'optimiser leur réemploi.

Nicolas Garnier, délégué général d'AMORCE, explique les raisons et les enjeux de ce rapprochement et de l'exploitation du gisement que constituent ces « vélos déchets ».

Ville & vélo : AMORCE mène aujourd'hui une réflexion sur les vélos en fin de vie dans une stratégie de gestion des déchets. Pourquoi ?
N. Garnier : Chaque Français produit aujourd'hui près de 600 kg de déchets ménagers par an dont un tiers de déchets encombrants, collectés en déchetteries ou en porte-à-porte. Ces déchets représentent un poste de dépense de près de 7 milliards d'euros pour les collectivités françaises (110 € par habitant).
Avec l'augmentation des taxes sur le stockage et la valorisation énergétique, AMORCE a donc pour ligne de conduite de développer la récupération et le recyclage en s'attaquant aux principaux gisements. Les déchets de loisirs, et en particulier les vélos, sont aujourd'hui identifiés comme un gisement en augmentation où les marges de progrès sont importantes.

QU'EST-CE QU'UNE REP ?

La responsabilité élargie du producteur (REP) de vélos est une filière qui peut être organisée avec les fabricants, les collectivités locales, les acteurs de l'insertion et de l'économie sociale et solidaire (associations, SCOP et SCIC), les distributeurs (détaillants, Grandes surfaces spécialisées) et, bien entendu, l'ADEME qui vient de dresser le bilan 2011 des 24 filières REP françaises.
Ce document propose un descriptif du cadre réglementaire, des produits visés par la REP, des principes de mise en œuvre, des acteurs et de leur rôle, des différents schémas organisationnels retenus, du principe de l'éco-contribution et du suivi des filières REP (www.ademe.fr).

Trois filières sont imposées par la réglementation européenne (piles et accumulateurs, équipements électriques et électroniques et véhicules hors d'usage). D'autres REP sont mises en œuvre pour répondre à un texte européen n'impliquant pas nécessairement de REP (emballages, lubrifiants, médicaments, fluides frigorigènes fluorés). Enfin, des filières sont imposées par la législation française (comme la REP pneumatique), tandis que d'autres sont basées sur un accord volontaire (comme dans l'agriculture avec les emballages de fertilisants, etc.).

AMORCE

L'Association nationale des collectivités territoriales, associations et professionnels, pour la gestion des déchets, de l'énergie et des réseaux de chaleur a été fondée en 1987 avec une cinquantaine d'adhérents. Elle en fédère aujourd'hui 730 (dont près de 500 communes, intercommunalités, départements, Régions). En s'appuyant sur les préoccupations des collectivités, AMORCE fait des propositions au niveau national et européen pour améliorer les conditions économiques, techniques et juridiques, et agit en collaboration avec les autres associations d'élus.

En signant une convention de partenariat, AMORCE et le Club des villes et territoires cyclables affirment leur volonté commune de s'engager mutuellement pour créer une dynamique autour du réemploi et de la réutilisation des vélos, en se fixant deux priorités :

- **dans une démarche de prévention des déchets, favoriser le réemploi des vélos ou leur réparation en vue d'une réutilisation, en leur donnant une seconde vie et en développant une économie circulaire,**
- **proposer des vélos à moindre coût pour permettre à tous de bénéficier d'une solution de mobilité et de loisir simple, pratique et saine : familles, personnes à faibles revenus, entreprises…**

www.amorce.asso.fr



V&V : Comment concrétiser cette démarche ?

N.G : La mise en place d'une filière professionnelle et structurée de récupération et de recyclage des déchets coûte généralement cher. AMORCE défend le principe de la responsabilité élargie du producteur qui consiste à prélever une éco-contribution sur les metteurs sur le marché afin de financer les nouvelles filières. Ce dispositif de financement existe depuis 20 ans sur les emballages, depuis les années 2000 sur les papiers, les déchets électriques électroniques ou encore les textiles… et depuis le 1er janvier 2013, suite à un amendement d'AMORCE, sur les meubles et les seringues. Cela va permettre le développement ou la pérennisation de collecte sélective sur ces gisements qui posaient problème pour leurs quantités ou leur dangerosité. Nous pourrions envisager un dispositif similaire sur les vélos.

V&V : Quels sont les objectifs d'un partenariat AMORCE/Club des villes et territoires cyclables ?

N.G : Jean-Marie Darmian, président des villes cyclables, mais aussi administrateur actif d'AMORCE, est à l'origine de cette démarche à double bénéfice. D'un côté la récupération et le recyclage des vélos éviteraient des coûts de collecte et d'élimination des déchets, et de l'autre, en s'appuyant probablement sur des entreprises d'insertion, il sera possible de donner accès à ces vélos de deuxième main, après d'éventuelles réparations, en priorité à des foyers à faibles revenus. Ce serait en particulier une solution pertinente pour les vélos d'enfants, dont la durée d'utilisation ne dépasse pas un ou deux ans et qui finissent généralement au fond du garage puis en déchetterie, alors qu'ils pourraient faire le bonheur d'un autre enfant. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre de telles initiatives, il s'agit donc de les développer !



© DR

Collectivités : 10 bonnes raisons de soutenir les ateliers vélo

1 – Offrir des services de réparation
La majorité des déplacements sont effectués sur des vélos privés. Pourtant, les besoins en matières d'entretien et de réparation sont rarement pris en compte, et l'offre de services s'avère limitée.

2 – Des prestations accessibles à tous les publics
Les tarifs pratiqués dans les ateliers vélo, à but non lucratif, permettent un accès au plus grand nombre.
Pour preuve : les étudiants et les personnes en situation de précarité représentent une part importante des adhérents.

3 – Des ateliers solidaires
Esprit participatif et solidaire, service de proximité : ces valeurs contribuent à créer de la convivialité dans un quartier.

4 – Réparations et entretiens réguliers = sécurité renforcée
Les adhérents des ateliers vélo réparent beaucoup plus vite leur vélo en cas de panne ou d'avarie. Et un vélo en bon état et bien entretenu (éclairage, freins, transmission…) est synonyme de sécurité accrue sur la route.

5 – Récupération, recyclage et réemploi
Une réduction des vélos abandonnés en ville permet de libérer de la place sur la voirie. D'autant que les vélos récupérés sont remis en état et aptes à circuler de nouveau.

6 – Des animations autour du vélo
Les ateliers vélo favorisent le développement de projets autour du vélo : animations auprès d'enfants ou de jeunes dans les quartiers, en entreprise, ateliers mobiles…

7 – Des prestations pour encourager la pratique cycliste
Des interventions sur la mécanique du cycle et/ou sur l'intérêt de se déplacer à vélo peuvent trouver leur place dans les plans de déplacements du territoire et ainsi participer à l'Agenda 21 d'une collectivité.

8 – Une pièce à intégrer dans la politique cyclable
S'appuyer sur une pratique individuelle du vélo reste indispensable pour une collectivité, car les solutions telles que le vélo en libre-service, la location de moyenne ou longue durée restent coûteuses à terme, voire inaccessibles pour certains.

9 – Une inscription dans le tissu économique local
En remettant les gens en selle, les activités des ateliers vélo sont complémentaires de celles des vélocistes et servent très largement l'économie du cycle.

10 – Des emplois à la clé
Depuis leur création, les associations qui portent les ateliers vélo ont permis de créer plus de 80 emplois en France, des emplois classiques (CDD, CDI) et des emplois aidés (CAE-CUI, insertion).


Smoove, votre partenaire
pour vos services vélos
Après Montpellier et Lorient
bientôt sur Belfort, Chalon-sur-Saône
et Clermont-Ferrand
Smoove
facilite la mobilité durable
BUREAUX MONTPELLIER
65 impasse des Trois Pointes
34980 Saint Gilly du Fesc
Tél. : +33 (0)4 67 67 07 86
Fax : +33 (0)4 81 91 68 17
email : contact@smoove.fr
www.smoove.fr

SE DEPLACER AUTREMENT



L'offre Neovelo



Neovelo conseille les collectivités et entreprises dans leurs problématiques de mobilité durable. Nous vous orientons vers la meilleure solution en fonction de vos besoins, de votre budget. Nous vous accompagnons dans le déploiement de ces solutions.





Conseil en mobilités alternatives

Les consultants séniors de Neovelo, dépositaires des nouvelles engénieries de la mobilité, dimensionnent votre projet et réunissent les clés du succès pour une mutation comportementale réussie.

Votre plan de déplacements

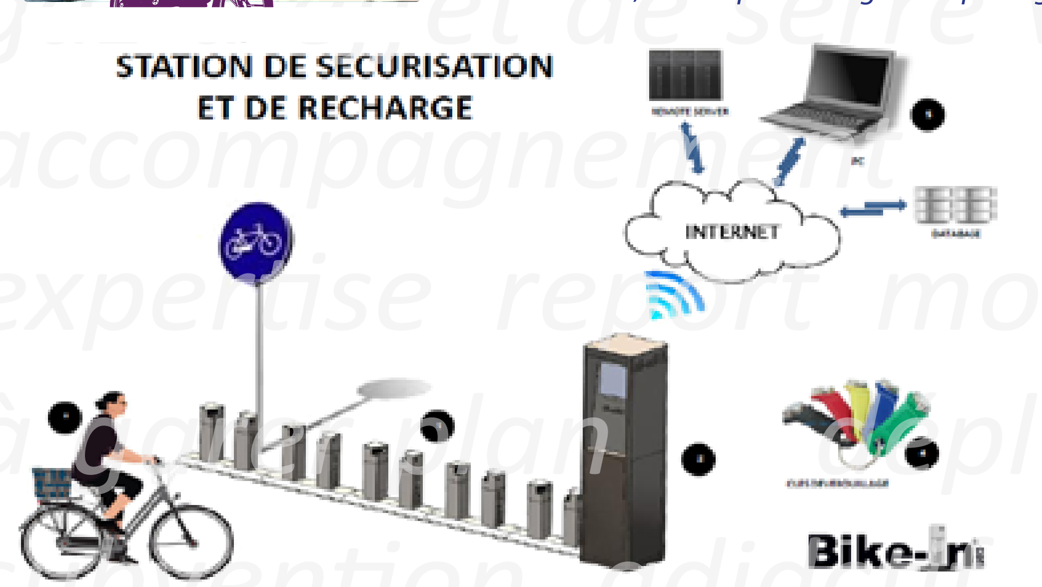
Neovelo, conduit votre **PDE** *selon la méthodologie de l'ADEME. L'implication de vos collaborateurs ou de vos agents appuyée par notre expertise en conduite du changement assureront la réussite de votre projet PDE - PDIE - PDA - PDES. Cofinancements ADEME disponibles.*

Votre flotte sur mesure

Depuis 2007, Neovelo fournit des **Vélos à Assistance Electrique** *de qualité aux entreprises & collectivités (Mairie de Paris, Montreuil, Sceaux, CA Cergy-Pontoise, Rueil Malmaison...) , adaptés à leurs besoins, populations et territoires.*

Solutions de sécurisation et de recharge

Neovelo propose une solution universelle, modulable, adaptable à tous les vélos / VAE, idéale pour une gestion partagée d'une flotte, le système **Bike-In**.







27, rue de Cronstadt
75015 PARIS

Tel: 01 40 43 93 04
pro@neovelo.fr



Observatoire des mobilités actives



Le vélo et les Français en 2012

Premiers résultats de l'enquête TNS Sofres/MTI Conseil

La pratique du vélo augmente autant pour les loisirs que pour la mobilité « utilitaire » des Français.

> 45,5 % des personnes interrogées de 15 ans et plus ont fait au moins une fois du vélo au cours des 12 derniers mois, soit près de 1 Français sur 2. Ils étaient, d'après l'étude « *L'économie du vélo* » (Atout France 2009), 40 % en 2007 sur ce même périmètre.

> 97,9 % déclarent avoir appris à faire du vélo et 78,2 % déclarent en faire très bien. Ces chiffres confirment que le vélo n'est plus un mode en déclin ou résiduel. Il se « *passe quelque chose* » du côté du vélo dans les pratiques et les représentations des Français.

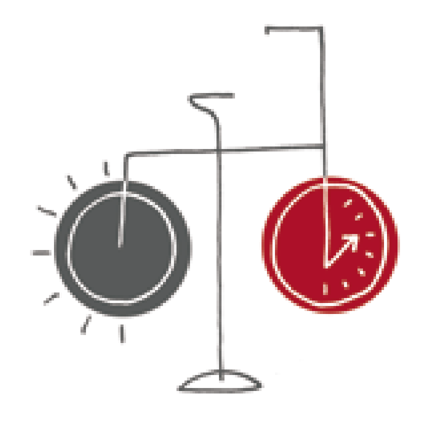
L'usage utilitaire du vélo s'accroît. L'usage récréatif, déjà bien installé, se développe.

> Ils sont 14 % à utiliser le vélo pour des motifs « utilitaires » comme aller au travail, à l'école/l'université ou faire des achats (parmi les 98 % de la population ayant appris à faire du vélo).

> L'enquête montre qu'il y a un fort potentiel de développement de la pratique du vélo : les pratiques occasionnelles et de loisirs – balades, activités physiques et sportives constituant des gisements de pratiques quotidiennes et utilitaires – travail, études, achats, démarches administratives…

Le vélo s'installe – au-delà des pratiques – dans les modes de vie.

> Les professions intermédiaires (infirmières, instituteurs, assistantes sociales) utilisent plus le vélo (63,5 % de répondants) par rapport à l'ensemble de la population, talonnées par les CSP+ (cadres supérieurs et professions libérales) avec 61,2 %.



> Un tiers des 15 ans et plus affirment qu'ils utiliseront le vélo pour leurs déplacements habituels au cours des deux prochaines années.

> Pour mémoire, on vend plus de vélos que de voitures chaque année en France : 3,2 millions de vélos/2,25 millions de voitures neuves.

Focus sur les premiers résultats

La possession d'un vélo ou l'accès à un vélo en libre-service (VLS) renforce l'utilisation et un usage plus fréquent.

> 70 % des personnes interrogées possédant un vélo l'ont utilisé ces 12 derniers mois, et 17 % s'en ont servi au moins quelques jours par semaine. En revanche, ceux qui empruntent un vélo du foyer ne sont que 56 % à l'utiliser et 7,5 % à en faire un usage régulier.

Le vélo pour les déplacements domicile-travail émerge aux côtés des transports publics et dispose d'un fort potentiel.

> Parmi les 28,5 millions d'actifs en France, ils sont déjà 5,3 % à choisir le vélo pour se rendre au travail au moins quelques jours par semaine.

Le vélo est la « solution deux roues » et non le deux-roues motorisé.

> Sur les 98 % de la population française ayant appris à faire du vélo, ils sont 5,3 % à l'utiliser pour leur déplacement domicile-travail quelques jours par semaine, contre 3,4 % à utiliser un deux-roues motorisé. Pour aller faire des courses, des démarches ou des activités de loisir, 15,9 % se déplacent à vélo contre 8,4 % en deux-roues motorisé.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Enquête réalisée à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) par MTI Conseil et TNS Sofres en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3 945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus.

Le questionnaire portait sur les pratiques actuelles et passées du vélo et sur les freins et les motivations à son utilisation. La pratique du vélo étant plurielle et évolutive, l'enquête apporte des éclairages sur l'usage du vélo dans toutes ses composantes : mode de déplacement, loisir, sport.

Les résultats complets seront présentés lors du 20e congrès du Club des villes et territoires cyclables, qui se déroulera à Nice les 29, 30 et 31 mai 2013.

> En Île-de-France, les vélos dépassent les deux-roues motorisés avec 650 000 déplacements à vélo contre 600 000 en deux-roues motorisés (enquête EGT/STIF 2010), et plus encore chez les Parisiens (0,13 déplacement par jour contre 0,09), dans un contexte de croissance des deux modes.

L'âge influence sensiblement la pratique du vélo et la fréquence d'utilisation.

> Le taux d'utilisateurs du vélo est relativement stable entre 15 et 50 ans, avec cependant un tassement des pratiques entre 20 et 24 ans, et un déclin à partir de 50 ans.

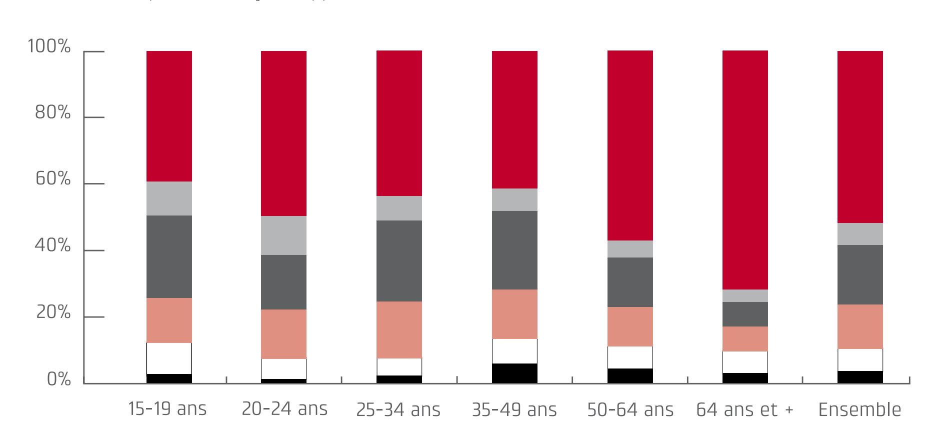
> On observe une baisse sensible des utilisateurs les plus réguliers entre 19 et 34 ans : de 20,5% d'utilisation au moins quelques jours par semaine à 14,3% entre 20 et 24 ans, et 13,8% entre 25 et 34 ans.

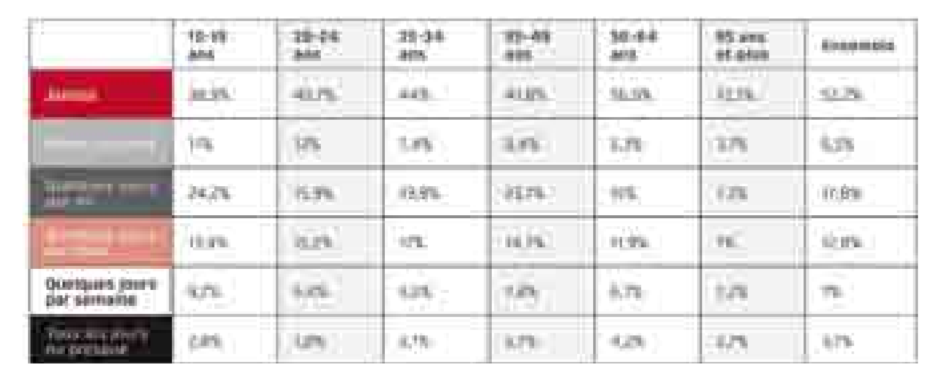
> Ces pratiques régulières (au moins quelques jours par semaine) remontent ensuite régulièrement : 23,2% entre 35 et 49 ans, 25,2% entre 50 et 64 ans et 35,5% à 65 ans ou plus.

Pour le Club des villes et territoires cyclables, ces premiers résultats confirment la nécessité d'une politique nationale vélo – autrement dit d'un cadre pour agir sur les bons leviers, afin d'encourager le développement du « vélo mode de déplacement » – un remède anti-crise au service de la mobilité durable -, du « vélo loisir » - une pratique déjà bien installée -, du « vélo cyclotouristique et sportif », en bénéficiant de ses vertus notamment en termes de santé publique. Les leviers pour ce faire résident dans la facilitation de l'usage : stationnement au domicile et sur les lieux de travail et d'études, conditions de circulation, de confort et de sécurité, aides à l'achat de vélos par les particuliers et à l'acquisition par les entreprises de flottes de vélos à la disposition des salariés… ■

Utilisation du vélo personnel ou en location longue durée au cours des 12 derniers mois

Base = personnes ayant appris à faire du vélo

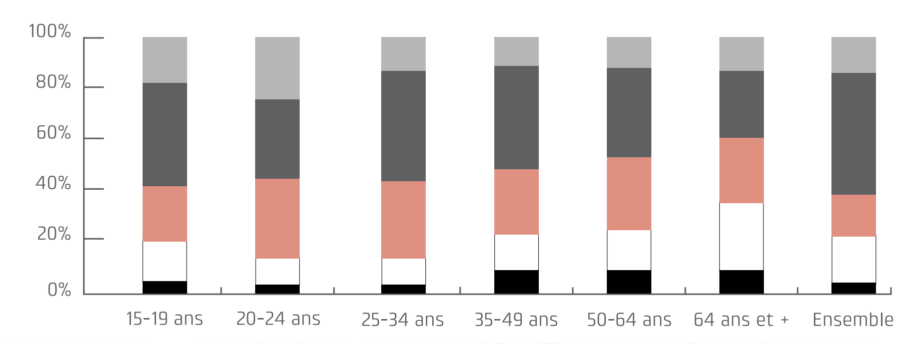




	15-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Ensemble
Jamais	[illegible]	[illegible]	44%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	11%	5%	7,4%	[illegible]	5,7%	3,7%	5,2%
[illegible]	24,2%	15,9%	13,9%	23,2%	11%	7,2%	17,8%
[illegible]	13,8%	21,2%	17%	16,7%	11,9%	9%	12,8%
Quelques jours par semaine	6,7%	9,4%	6,2%	7,4%	6,7%	7,2%	7%
[illegible]	2,8%	1,2%	4,1%	6,7%	4,2%	2,7%	3,7%

Taux d'utilisation du vélo personnel ou en location longue durée au cours des 12 derniers mois

Base = personnes ayant fait du vélo au cours des 12 derniers mois et ayant appris à faire du vélo



	15-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et plus	Ensemble
[illegible]	18%	23,9%	15,7%	11%	12,5%	13,9%	13,6%
[illegible]	39,0%	31,0%	42,7%	40,7%	34,8%	28,2%	37,2%
[illegible]	21,3%	30,2%	30,4%	25,3%	31,6%	25,7%	26,8%
Quelques jours par semaine	15,5%	13,3%	10%	13,4%	15,5%	25,5%	14,5%
[illegible]	4,5%	3,3%	3,0%	9,0%	9,7%	9,7%	7,2%



Dans les médias

Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, et Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, ont présenté à la presse le 22 janvier 2013 les premiers résultats de l'enquête.

20 MINUTES – 28/01/2013

Éditions de Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg, Toulouse et 20minutes.fr

Le vélo gagne du terrain.

Ce n'est pas encore une révolution pour la petite reine, mais l'enquête que vient de dévoiler le Club des villes et territoires cyclables montre une véritable évolution de la pratique du vélo ces cinq dernières années, surtout en ville (…) Ainsi, 45,5 % des personnes interrogées déclarent avoir fait au moins une fois du vélo au cours des douze derniers mois, contre 40 % en 2007. (…) 5,3 % des sondés ont répondu utiliser le vélo *« quelques jours par semaine »*. (…) Ce taux peut paraître faible dans un monde où la voiture reste écrasante (69,5 % de ces déplacements), mais le vélo commence à occuper une place significative dans la mobilité urbaine. (…) Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables et maire de Créon, dans la banlieue bordelaise, entend se saisir de cette étude pour obtenir *« une politique nationale du vélo, autrement dit un cadre pour agir sur les bons leviers »*. Pour Véronique Michaud, secrétaire générale, ce plan passera forcément par *« des politiques d'accompagnement au stationnement en ville. C'est un des freins majeurs à la pratique du vélo (…) »*

Mobilicités.com – 23/01/2013

Les Français ne perdent pas les pédales

(…) Il ne s'est jamais vendu autant de vélos en France (3 millions en 2012), l'usage de la petite reine ne cesse de se développer, et dans les grandes villes, près de 11 % des actifs vont travailler à vélo quotidiennement.(…) Quelle suite pour le Plan national vélo ? (…) *« L'actuel gouvernement réétudie tout cela, une hiérarchisation des mesures est en cours »*, a indiqué Dominique Lebrun (…) *« Dans le troisième appel à projets de transport collectifs en site propre (TCSP) annoncé le 11 janvier 2012 par Frédéric Cuvillier, le vélo aura sa place, a indiqué le ministre des Transports. Et comme le vélo, c'est bon pour la santé, le ministère de Marysol Touraine se penche aussi sur le sujet. »*

LE FIGARO – 23/01/2013

Les Français se déplacent plus à vélo qu'à moto (…), aussi bien pour se rendre à leur travail, à leurs études que pour des activités de loisirs (…). Chez les actifs, ils sont 5,3 % à utiliser le vélo pour aller au travail au moins quelques jours par semaine contre 3,4 % à privilégier les deux-roues motorisés (contre 14,4 % pour les transports en public et 69,5 % pour la voiture). Même chose pour effectuer diverses démarches ou des activités de loisirs : la bicyclette est utilisée couramment par 3,1 % des Français, contre 2,3 % pour la moto ou le cyclo (6,8 % privilégient les transports publics et 63,8 % la voiture). (…) *« La pratique du vélo reste en retrait par rapport à d'autres pays européens*, reconnaît Jean-Marie Darmian, *mais elle progresse régulièrement. Et le fait qu'il y a plus de cyclistes réguliers que d'utilisateurs de deux-roues motorisés doit être un signal fort pour les politiques locales. »*

VILLE, RAIL ET TRANSPORTS – 23/01/2013

Aller au travail à vélo, une pratique devenue significative

Près d'un Français sur deux a fait du vélo au cours des 12 derniers mois. Et pour 14 % d'entre eux, ce n'était pas pour faire du sport, mais pour un déplacement utilitaire (travail, école, achats). (…) En parts modales, le vélo représente 5,3 % des trajets domicile-travail, à comparer aux 14,4 % en transports en commun… Belle percée.

FASHION MAG – 31/01/2013

La carte d'identité du cycliste français

(…) Des utilisateurs en majorité masculins, 52,7%, avec des écarts cependant très différents selon les pratiques. L'usage sportif du vélo se révèle une pratique plus masculine alors que l'usage du vélo pour le loisir et la promenade est davantage féminin.

(…) Pour ce qui est de la géographie du cyclisme, l'est de la France et le Sud Ouest détiennent les plus forts taux d'utilisation de cycles avec respectivement 52,6 et 55% de pratiquants alors que les régions Méditerranée, Languedoc-Roussillon et Paca ont le moins d'utilisateurs avec 39,4% et 20,6%.

LOCALTIS.INFO – 22/01/2013

Le vélo de plus en plus prisé pour aller travailler

(…) En dehors du loisir, le vélo sert de plus en plus sur le trajet domicile-travail, a fortiori au cœur de la ville et de l'agglomération. (…) *« Après la tendance au vélo en libre-service réapparaît celle de la propriété du vélo. Le fait de posséder son vélo influe forcément sur la régularité de la pratique (…). »* Quant aux étudiants et lycéens, ils l'empruntent encore trop peu (moins de 5 % quelques jours par mois). *« Preuve qu'il y a un partenariat à renforcer avec les Régions qui gèrent les lycées. Il ne faut pas se contenter de travailler avec les agglomérations »*, commente Jean-Marie Darmian. *« L'effort doit également porter en amont des aménagements de la ville, en travaillant avec les paysagistes et urbanistes qui, à Chartres, rénovent le pôle de la gare »*, complète Isabelle Mesnard, adjointe au cadre de vie dans cette ville qui vient de se doter d'une maison du vélo disposant d'une flotte de 65 vélos. (…) *« L'intermodalité reste aussi un chantier prioritaire. Les élus sont loin d'être tous sensibilisés à la complémentarité transport en commun-vélo. Pour la développer en gare, le dialogue reste rude avec la SNCF même s'ils prétendent faire des efforts ! »*, pointe Alain Jund, vice-président du Club et adjoint au maire chargé de l'urbanisme à Strasbourg. Enfin, au niveau national, des mesures prolongeant le plan national lancé par le précédent gouvernement en janvier dernier sont annoncées dans les semaines à venir. *« Nous en sommes à hiérarchiser les mesures à lancer »*, indique Dominique Lebrun (…)

LE COURRIER DES MAIRES - 28/01/2013

(…) le Club des villes et territoires cyclables a présenté les premiers résultats d'une enquête sur «le vélo et les Français en 2012», estimant que ceux-ci sont *« très encourageants pour le développement de l'utilisation du vélo au quotidien »*. L'enquête révèle une hausse de la pratique du vélo à la fois comme loisir et mode de transport «utilitaire».





3e édition des Talents du Vélo

organisée par **le Club des villes et territoires cyclables**

Jusqu'au 22 mars 2013 pour participer
Informations sur www.villes-cyclables.org

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner au : Club des villes & territoires cyclables 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

- ☐ Tarif : 1 an / 5 numéros .... **27 € TTC**
- ☐ Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables .... **22 € TTC**
- ☐ Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE .... **22 € TTC**

Collectivité, société, association : ....

Nom : .... Prénom : ....

Fonction : ....

Adresse : ....

Tél : .... E-mail : .... @ ....

- ☐ Je souhaite .... abonnement(s) à **Ville & Vélo**
- ☐ Je paierai à réception de facture
- ☐ Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de............................€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170



***Ville & Vélo* est édité par le Club des villes et territoires cyclables**
33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org
Directeur de la publication : Jean-Marie Darmian
Rédactrice en chef : Véronique Michaud
Secrétariat de rédaction : Claude Lisbonis / CLC
clc@claudelisbonis.com
Ont collaboré à ce numéro : Nathalie Da Cruz (dossier)
Abonnement / Diffusion : T +33 (0)1 56 03 92 14
Info@villes-cyclables.org
Crédits photos : © Jean-Pierre Delagarde, Fotolia
Publicité : IM Régie
T +33 (0)1 40 24 12 63
anais.fraigneau@impub.fr
Conception graphique et maquette : Studio Desailly / Denis Desailly
ddesailly@me.com
Illustration : Sabine de Ligny
Relecture : Giulia Valmachino, César Monnet
Impression : LVRI / lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal : février 2013





20e CONGRÈS

DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

LE VÉLO inventons LA VIE qui va avec !

NICE

PALAIS DES CONGRÈS NICE ACROPOLIS

29 / 30 / 31 MAI 2013





LE RENDEZ-VOUS INTERNATIONAL DES RÉSEAUX DE COLLECTIVITÉS CYCLABLES

LE VÉLO inventons LA VIE qui va avec !

CYCLING let's design a new life!

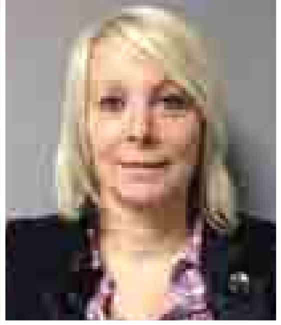
¡BICICLETA inventamos la vida que va con ella !

LA BICI inventiamo la vita che l'accompagna !

Conception graphique > © Denis Desailly









©Fotolia

Nadine Annelot, présidente

Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle (FNCRM)

L'essor du vélo nécessite un environnement qui facilite son acquisition et son utilisation. Comment les acteurs de la vente et de la réparation concourent-ils à ce développement ?

Les professionnels y concourent principalement au travers des services de proximité qu'ils procurent. Le premier service réside dans la sélection des vélos et des accessoires mis en vente dans le magasin. Le professionnel opère un choix au sein d'un marché pléthorique de produits souvent fabriqués aux quatre coins du monde. Face à une clientèle de proximité, qu'il convient de fidéliser, la vente d'un vélo qui pourra être entretenu dans de bonnes conditions constitue une étape décisive. Il en va de même pour les accessoires. Le conseil lors de l'achat constitue la poursuite naturelle de ce service.

S'agissant avant toute chose d'un véhicule, le vélo doit être bien entretenu et réparé. C'est la qualité du service qui va permettre de pérenniser le développement de l'usage du vélo. L'utilisation d'un vélo en mauvais état aura toujours tendance à détourner le cycliste de cette pratique. À l'inverse, sur un vélo de qualité, adapté et bien entretenu, le cycliste prendra la bonne habitude de l'utiliser régulièrement et bénéficiera sur le long terme des bienfaits multiples de ce moyen de transport.

Quelle est la place pour le vélo, mode de déplacement, dans l'activité des détaillants ? Quelles sont les perspectives de la profession sur le créneau de la mobilité utilitaire et de loisirs ?

Le vélo, mode de déplacement, est avant tout un formidable relais de croissance pour la profession. Premièrement, l'usage régulier du cycle favorise les professionnels. En effet, les détaillants se distinguent sur des critères de qualité face aux autres modes de commerce que constituent les grandes surfaces et Internet. Rappelons que, pour des raisons de sécurité, les vélos doivent être vendus entièrement montés et réglés. Ce principe du droit français est malheureusement souvent bafoué par certains acteurs sur Internet. L'usage régulier rapprochera les utilisateurs des acteurs qui apportent un vrai service au-delà du temps de l'achat. Deuxièmement, l'usage à des fins de déplacement peut faire d'énormes progrès dans notre pays. Gardons à l'esprit que, dans certaines villes de Hollande ou du Danemark, près de la moitié des déplacements sont effectués à vélo. Troisièmement, les vélos électriques, qui constituent un nouveau concept de véhicule, offre des possibilités nouvelles tant pour les distances qu'ils permettent de parcourir que par le confort qu'ils procurent. Certains magasins optent pour une offre centrée exclusivement sur les vélos électriques.

La formation des personnels de la vente et la réparation de cycles sont des leviers importants. Comment envisagez-vous les évolutions des dispositifs de formation initiale et continue ?

En matière de formation, il convient de garder à l'esprit deux facteurs déterminants. Tout d'abord, il est obligatoire de disposer d'un diplôme pour ouvrir un magasin de réparation de cycles. Ensuite, il n'existe plus de diplôme délivré par l'Éducation nationale en la matière. La formation à ce métier est exclusivement du ressort de la branche professionnelle au travers des certificats de qualification professionnelle. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires de la branche des services de l'automobile et de la moto, car la profession du cycle est naturellement rattachée à ce secteur de la distribution et de l'entretien des véhicules. Un de nos centres de formation, l'Institut national du cycle et du motocycle, se situe en région parisienne, au Bourget. Il a été créé il y a plus de cent ans, mais bénéficie de nouveaux locaux de 5 000 m². Sa capacité d'accueil est de 700 apprentis environ. Les référentiels de formation sont régulièrement audités par les professionnels de la FNCRM afin de toujours demeurer en adéquation avec le monde professionnel et garantir aux jeunes et aux adultes d'excellents débouchés professionnels.

Afin de fluidifier les liens entre le monde professionnel et les demandeurs d'emploi, la FNCRM vient de lancer un nouveau site Internet : www.job2roues.fr. Ce site d'offres d'emplois a la caractéristique de s'adresser également aux personnes à la recherche d'un centre de formation aux métiers du cycle ou d'un maître d'apprentissage. Ils trouveront sur une carte les différents noms des centres et leurs coordonnées précises. L'internaute trouvera de nombreuses offres d'emploi et pourra également déposer un CV. ■

Quelques repères

- **La FNCRM,** fondée en 1926, est dirigée par Nadine Annelot, professionnelle en activité, et Bernard Gribaudo, vice-président, ancien détaillant cycle pour la marque Lapierre.
- Il existe environ 2 600 magasins de cycle en France. La plupart des entreprises comptent moins de 10 salariés.
- Deux sites internet : www.fncrm.fr et www.job2roues.fr